மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : அது பற்றி குறிப்பு இல்லை. முன்பு 3 லட்சம் போடப்பட்டிருந்தது. இப்போது மதிப்பீடு அதிகமாக உயர்ந்திருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட 30, 35 லட்சத்திற்கு வரும் என்று நினைக்கிறேன்.

தமிழ்நாட்டில் புதிய ரயில் பாதைகள்.

***722 வினா. திரு. என். கிட்டப்பா :** மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

தமிழ்நாட்டில் புதிய ரயில் பாதைகள் ஏதேனும் ஏற்படுத்த மத்திய அரசை நமது மாநில அரசு கோரியுள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : ஆம். நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் கீழ்க்கண்ட செயல் திட்டங்கள் அவற்றிற்கு இணைக்கப்பட்டுள்ள வரிசை முறையில் சேர்த்துக் கொள்ளப்படுவதற்காக இந்திய அரசிடம் பரிவுரை செய்யப்பட்டுள்ளது :—

(i) சென்னை—அரக்கோணம், சென்னை—கும்மிடிபூண்டிப் பிரிவுகளில் மின்சார ரயில் பாதைகள் போடுதல்.

(ii) சேலத்திலிருந்து கரூர் வழியாக திண்டுக்கல் வரை புதிய அகல ரயில் பாதை போடுதல் : மணியாச்சி—திருநெல்வேலி குறுகிய இணைப்புப் பாதை உட்பட திண்டுக்கல்—தூத்துக்குடிப் பிரிவை அகல ரயில் பாதையாக மாற்றுதல்.

(iii) திருநெல்வேலியிலிருந்து திருவனந்தபுரம் வரை (நாகர்கோயில்—கன்னியாகுமரி வழியாக) புதிய ரயில்பாதை அமைத்தல்.

(iv) திருச்சிராப்பள்ளி—விழுப்புரம் குறுக்கு ரயில் பாதையை அகல ரயில்பாதையாக மாற்றுதல் ; விழுப்புரத்திலிருந்து செங்கற்பட்டு வரை கூடுதல் அகல ரயில்பாதை ஒன்று அமைத்தல், அரக்கோணம்—செங்கற்பட்டு ரயில் பாதையை அகல ரயில் பாதையாக மாற்றுதல்.

திரு. என். கிட்டப்பா : தரங்கம்பாடி—நாகூர்—காரைக்கால் இவற்றை இணைக்கக் கோரி மத்திய சர்க்காருக்கு சிபார்சு செய்கிற செயற் குறிப்பு ஏதாவது இருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : அத்தகைய செயற் குறிப்பு இல்லை. நாம் ஏற்கெனவே பரிந்துரைத்துள்ள திட்டங்கள் ஏற்றுக் கொள்ளப்படாமல் இருக்கின்றன. அவை நிறைவேற்றப்பட்ட பிறகு இது கவனிக்கப்படும்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : திருநெல் வேலியில் இருந்து நாகர் கோவில் வழியாகத் திருவனந்தபுரம் செல்லும் திட்டம் 5-வது பிரையாரிடி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது . எந்த அடிப்படையில் இந்த ப்ரையாரிட்டி நிர்ணயிக்கப்படுகிறது ? இதற்கு முதலிடம் கொடுத்து இதை நிறைவேற்ற அரசாங்கம் ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : இந்த ரயில்வே திட்டம் ஏற்கனவே கைவிடப்பட்டது. இதை நாம் மீண்டும் பரிசீலிக்க வேண்டும் என்று சொல்லி வருகிறோம்.

The Government of India in the Ministry of Railways indicated that the recent investigations had revealed that the line would cost about Rs. 8·6 crores and would not be remunerative due to well developed road transport in the area and that the proposal had been deferred for better days when further development in the region consequent on the

development of Tuticorin as major port took place. It has been considered that we should keep on pressing the Government of India though its accomplishment may well be delayed. The Government of India have subsequently indicated that they have decided to carry out a re-assessment of the earlier survey reports for considering the construction of Tirunelveli-Cape Comorin-Trivandrum railway lines and that they have proposed to take up fresh surveys in 1969–70 programme. After consulting the Collectors of Tirunelveli and Kanyakumari, the Government of India have again been urged to take up the line during the Fourth Plan itself.

திரு. கே. எம். ராமசாமி கவுண்டர் : சத்தியமங்கலம்— சாம்ராஜ் நகர் ரயில்வே முன் காலத்திலேயே சிபார்சு செய்யப்பட்டது. அதுபற்றி இப்போது எதுவும் குறிப்பிடப்படவில்லையே. மைசூர்—கேரளாவை இணைக்கும் இந்த ரயில் பாதையை ஈரோடு வழியாக அல்லது கோயம் பத்தூர் வழியாக அமைக்க—இதற்கு முதலிடம் கொடுக்க ஏதாவது செய்ய முடியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : சத்தியமங்கலம்—சாம்ராஜ் நகர் ரயில் பாதை வேண்டுமென்று சிபார்சு இருக்கிறது. சேலம்—பங்களூர் மீட்டர் கேஜ் லைன் மாற்றம் இப்போது அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. ஈ. ஆர். கிருஷ்ணன் : தலைவர் அவர்களே, சேலத்திலிருந்து ராசிபுரம், தொட்டியம், முசிரி வழியாகத் திருச்சிக்கு இருப்புப்பாதை போடுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டுமென்று மாநில அரசுக்கும் மத்திய அரசுக்கும் கோரிக்கைகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. சர்வே எல்லாம் அதற்காக செய்யப்பட்டிருப்பதாகத் தகவல் தெரிகிறது. இந்தத் திட்டத்திலேயே அதையும் இணைப்பதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : நம்முடைய அரசு ஆவன செய்கிறது, ஆனால் மத்திய அரசுதான் ஆவன செய்வதில்லை.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : மேட்டூரிலிருந்து ஈரோட்டை இணைக்கின்ற ரயில்பாதை ஏற்கனவே போடுவதாக சொல்லப்பட்டு நடவடிக்கைகள் நடந்து வருகிறதாகத் தெரிகிறது. மேட்டூர் இப்பொழுது ஒரு தொழில் நகரமாக இருப்பதால் ஆங்காங்கு உள்ள இடங்களை அதோடு இணைக்க வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. எனவே மேட்டூர்—ஈரோடு ரயில் பாதையை அரசாங்கம் விரைவிலே எடுத்துக்கொள்ள முன் வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வது குறிப்பிலே இல்லை. ஆனாலும் அவர்கள் தனியாக எழுதியனுப்பினால் அதைப்பற்றிக் கவனிப்பதற்கு முயற்சி எடுக்கலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அமைச்சர் அவர்கள் படித்த நான்கு பாதைகளைப் பற்றி மட்டும் கேள்வி கேளுங்கள்.

THIRU K. VINAYAKAM : Sir, arising out of the answer given by the Hon. Minister, may I know what happens to the proposal to electrify the railway line from Madras to Arkonam. Is there any possibility of extending it to Tiruttani which happens to be a border-town of our State ? Also what happens to the introduction of the broad-gauge line between Madras and Arkonam ?

THE HON. THIRU S. J. SADIQ PASHA : Unfortunately Tiruttani is not in the picture.